Canada Industrial Relations Board | Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Conférence ferroviaire de Teamsters Canada,

requérante,

et

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

intimée,

et

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada); Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos); Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies,

intervenants.

Dossier du Conseil : 27730-C

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada),

requérant,

et

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

intimée,

et

Conférence ferroviaire de Teamsters Canada; Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos); Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies,

intervenants.

Dossier du Conseil : 27767-C

Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos),

requérant,

et

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

intimée,

et

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada); Conférence ferroviaire de Teamsters Canada,

intervenants.

Dossier du Conseil : 26722-C
Référence neutre : 2011 CCRI **563**
Le 12 janvier 2011

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil) se composait de M[e] Elizabeth MacPherson, Présidente, ainsi que de MM. Daniel Charbonneau et Patrick J. Heinke, Membres.

Procureurs inscrits aux dossiers

M[e] Robert Monette, pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada;

M[e] Michael A. Church, pour la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada;

M[e] Lewis Gottheil, pour le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada);

M[e] Mark Rowlinson, pour le Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos);

M[e] Michael J. Prokosh, pour la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M[e] Elizabeth MacPherson, Présidente.

I – Nature des demandes

[1] Le 22 septembre 2009, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (la CFTC) a présenté une demande (dossier du Conseil n[o] 27730-C), en vertu des articles 18, 18.1, 35, 44 et 45 du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*), dans laquelle elle sollicitait que le personnel itinérant qui travaillait pour diverses lignes ferroviaires sur courtes distances rachetées par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN ou l'employeur) soit réintégré dans les unités de négociation de la ligne principale et soit régi par les mêmes conventions collectives. La demande de la CFTC vise le personnel itinérant travaillant pour trois lignes ferroviaires sur courtes distances en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest : Athabasca Northern Railway (ANY), Mackenzie Northern Railway (MKNR) et Lakeland and Waterways Railway (LWR).

[2] Le 8 octobre 2009, le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada) (le TCA) a présenté une demande (dossier du Conseil nº 27767-C) en vertu des articles 18, 18.1, 35, 44 et 45 du *Code*, dans laquelle il sollicitait la réintégration des employés d'atelier de MKNR dans l'unité de négociation de la ligne principale qu'il représente.

[3] Le 19 janvier 2010, le Conseil a déterminé que les demandes présentées par la CFTC et le TCA soulevaient des questions similaires et a ordonné qu'elles soient instruites ensemble, en vertu de l'article 20 du *Règlement de 2001 sur le Conseil canadien des relations industrielles*. Chacun des requérants a obtenu la qualité d'intervenant dans le cadre de la demande de l'autre requérant. Après une téléconférence de gestion des affaires avec les parties, le Conseil a donné un avis à tous les syndicats représentant des employés dans les diverses lignes ferroviaires sur courtes distances dont le CN était propriétaire en date du 19 mai 2010, dans lequel il leur mentionnait que la décision du Conseil quant à ces demandes pouvait établir un précédent en ce qui concerne la détermination des unités de négociation habiles à négocier collectivement et les droits de représentation des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances. Par suite de ces avis, le Conseil a reçu deux demandes d'intervention. La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies (CFTC-DPEV), a obtenu la qualité d'intervenante dans les demandes présentées par la CFTC et le TCA, puisqu'elle représente les préposés à l'entretien des voies chez MKNR. Le Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos) et sa section locale 2004 (ci-après appelés collectivement les Métallos) ont obtenu la qualité d'intervenants, puisqu'ils ont soulevé des questions similaires dans une demande en instance concernant les préposés à l'entretien des voies qui travaillent pour Savage Alberta Railway (dossier du Conseil nº 26722-C). À la demande des parties, le Conseil n'a pas réuni la demande des Métallos à celles de la CFTC et du TCA, bien que ces syndicats aient obtenu la qualité d'intervenants dans la demande des Métallos. Toutes les parties ont convenu que la décision relativement à la demande des Métallos suivrait la décision relativement aux demandes de la CFTC et du TCA.

[4] Le Conseil avait initialement prévu qu'une audience se tiendrait du 27 septembre au 1er octobre 2010 pour les demandes de la CFTC et du TCA. Le Conseil a tenu une téléconférence de gestion des affaires le 21 septembre 2010, afin d'examiner la demande d'ajournement de l'audience présentée par les parties. Lors de cette téléconférence, les parties et les intervenants ont convenu qu'aucune des présentes affaires ne nécessitait la tenue d'une audience et que le Conseil pouvait les instruire en se fondant sur leurs observations écrites. Puisque l'article 16.1 du *Code* prévoit que le Conseil peut trancher toute affaire ou question dont il est saisi sans tenir d'audience, le Conseil a accepté d'instruire les présentes affaires au moyen des observations écrites. Le Conseil a aussi profité de l'occasion pour examiner les observations écrites présentées dans le cadre de la demande des Métallos, et, par conséquent, la présente décision s'applique aux trois demandes.

II – Faits

[5] Le CN est l'une des cinq entreprises de transport ferroviaire de classe 1 au Canada et l'une des deux seules qui exploite son entreprise d'un océan à l'autre. Entre 1996 et 1999, le CN s'est défait d'environ 6 000 milles de lignes de voies ferrées, soit en les abandonnant ou en les vendant à diverses entreprises locales indépendantes. Ces « lignes ferroviaires sur courtes distances » sont en concurrence avec les entreprises de camionnage local et longue distance pour assurer aux expéditeurs situés le long des lignes d'embranchement un lien direct aux réseaux ferroviaires. Bien que le CN soit de compétence fédérale, les lignes ferroviaires sur courtes distances qui exerçaient leurs activités dans une seule province sont devenues assujetties aux lois provinciales en matière de relations du travail, une fois la vente conclue. Dans certains cas, mais pas tous, les syndicats représentant les employés de ces lignes ferroviaires ont continué de les représenter, soit par voie de reconnaissance volontaire par les nouveaux propriétaires, soit par voie d'une accréditation par une commission provinciale des relations de travail. Les parties ont négocié des conventions collectives régissant les conditions d'emploi applicables au travail effectué au sein des lignes ferroviaires sur courtes distances.

[6] Cependant, à compter de 2006, le CN a commencé à racheter certaines de ces lignes ferroviaires sur courtes distances et à les réintégrer dans son réseau ferroviaire national. Les demandes qui font l'objet de la présente décision visent quatre lignes ferroviaires sur courtes distances albertaines

rachetées par le CN : Athabasca Northern Railway (ANY), Mackenzie Northern Railway (MKNR), dont le réseau s'étend aussi dans les Territoires du Nord-Ouest, Lakeland and Waterways Railway (LWR) et Savage Alberta Railway (SAR).

A – ATHABASCA NORTHERN RAILWAY (ANY)

[7] En septembre 1997, le CN a vendu 202 milles de voie ferrée entre Boyle et Fort McMurray, en Alberta, à CANDO Contracting ltée, qui a exploité la ligne ferroviaire sous le nom d'Athabasca Northern Railway. Le 29 août 2006, la CFTC a été accréditée par la Commission des relations de travail de l'Alberta (la CRTA) à titre d'agent négociateur d'une unité de négociation composée des mécaniciens de locomotive et des chefs de train chez ANY. Les parties ont tenu une séance de négociation en novembre 2006, mais les séances subséquentes ont été annulées par l'employeur. Par conséquent, aucune convention collective n'a été conclue quant à cette unité. En juin 2007, l'employeur a avisé la CFTC qu'il cherchait un acheteur et qu'il n'exploiterait plus la ligne ferroviaire après décembre 2007. Le CN a racheté la ligne ferroviaire en décembre 2007.

[8] Le 4 avril 2008, la CFTC a présenté une demande au Conseil (dossier du Conseil nº 26813-C), en se fondant sur les dispositions 44(3) et 46 du *Code*, en vue d'obtenir une déclaration selon laquelle il y avait eu vente d'entreprise et changement de compétence, ainsi que la reconnaissance qu'elle demeurerait l'agent négociateur de l'unité qui avait été accréditée par la CRTA. Le CN ne s'est pas opposé à cette demande et aucune des parties n'a remis en question l'habileté à négocier de l'unité de négociation accréditée par la CRTA.

[9] Par ordonnance datée du 25 juin 2008 (ordonnance nº 9472-U), le Conseil a déterminé qu'il y avait eu vente d'entreprise, que le CN était l'employeur successeur et que l'entreprise était de compétence fédérale. Le Conseil a gardé la même structure d'unités de négociation que celle accordée par la CRTA, qui regroupait les mécaniciens de locomotive et les chefs de train au sein d'une seule unité de négociation. En date de la demande de la CFTC qui fait l'objet de la présente décision, aucune convention collective ne régissait cette unité de négociation.

[10] Le Conseil n'a reçu aucun autre renseignement en ce qui concerne le nombre de préposés à l'entretien des voies ou d'employés d'atelier chez ANY, mais constate qu'aucun d'entre eux n'est syndiqué en ce moment.

B–MACKENZIE NORTHERN RAILWAY (MKNR)

[11] En mai 1998, RaiLink Canada ltée (RaiLink) a acheté du CN 602 milles de voie ferrée entre Smith, en Alberta, et Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest. RaiLink a fusionné les lignes ferroviaires et les a exploitées sous le nom de MacKenzie Northern Railway. Elle a volontairement reconnu les quatre syndicats qui représentaient les employés de ces lignes ferroviaires alors que celles-ci étaient propriété du CN (soit le Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (le CCSOC, qui était composé de la Fraternité des ingénieurs de locomotives (la FIL) et des Travailleurs unis du transport (le TUT)); la Fraternité des préposés à l'entretien des voies (la FPEV); le TCA; et la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (le FIOE)). Les syndicats ont formé un regroupement volontaire et ont conclu des conventions collectives avec RaiLink en 1998, en 2001 et en 2004. La convention signée pour la période entre 2004 et 2008 reconnaissait que « les principes et conditions uniques ayant cours dans le secteur du transport ferroviaire régional ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires principales » (traduction).

[12] En septembre 2005, RaiLink a présenté une demande au Conseil en vertu de l'article 18.1 du *Code*, dans laquelle elle demandait que les cinq unités de négociation de MKNR soient fusionnées en une seule, qui serait représentée par un seul agent négociateur. À ce moment-là, le CCSOC avait été dissout, la CFTC représentait l'unité de négociation des mécaniciens de locomotive et le TUT représentait l'unité de négociation des chefs de train. RaiLink soutenait que la structure des unités de négociation, qui consistait alors en cinq agents négociateurs représentant, en tout, 90 employés, n'était plus viable ou propice à des relations du travail harmonieuses. Cependant, le CN a racheté les lignes ferroviaires de MKNR en janvier 2006, et la demande relative à l'article 18.1 a été retirée. Le CN et les syndicats ont continué à être régis par la convention collective qui avait été signée en 2004 et qui venait à échéance le 2 mai 2008.

[13] En mars 2008, la CFTC a présenté une demande visant à déloger le TUT à titre d'agent négociateur de l'unité de négociation des chefs de train et des chefs de train adjoints. Le CN avait volontairement reconnu le TUT lorsqu'il avait racheté la ligne ferroviaire en 2006 et n'a présenté aucune observation au Conseil relativement au bien-fondé de la demande. Aucune des parties n'a soulevé de questions concernant l'habileté à négocier de l'unité de négociation, outre le fait de convenir qu'elle ne comprenait pas les employés en formation. À la suite de la tenue d'un scrutin de représentation, le Conseil a accrédité la CFTC pour représenter cette unité le 25 juin 2008 (ordonnance nº 9473-U).

C – LAKELAND AND WATERWAYS RAILWAY (LWR)

[14] La ligne ferroviaire sur courtes distances connue sous le nom de Lakeland and Waterways Railway consiste en 115 milles de voie ferrée entre Edmonton et Boyle, en Alberta. Après la vente de cette ligne ferroviaire par le CN à Rail America en 1998, les relations du travail relevaient désormais de la province. Aucune preuve ne démontre qu'un des syndicats qui représentaient les employés alors qu'ils étaient au CN n'ait demandé d'obtenir les droits de syndicat successeur en ce qui concerne la représentation des employés de LWR à la suite de la vente. Par conséquent, ces employés n'étaient pas représentés par un syndicat et ne le sont toujours pas, en dépit du rachat de la ligne ferroviaire par le CN en 2006. Selon le CN, il y a 12 employés touchés par les présentes demandes.

D – SAVAGE ALBERTA RAILWAY (SAR)

[15] La quatrième ligne ferroviaire sur courtes distances du CN en Alberta, qui n'est pas visée par les demandes présentées par la CFTC et le TCA, mais qui fait l'objet de la demande des Métallos dans le dossier du Conseil nº 26722-C, est Savage Alberta Railway (SAR). SAR consiste en 340 milles de voie ferrée entre Swan Landing et Grand Prairie, et d'autres endroits au nord et à l'ouest, qui ont été vendus par le CN à Alberta Railnet inc. en juin 1999. Les éléments d'actif d'Alberta Railnet inc. ont par la suite été vendus à Savage Industries Limited, qui a constitué en personne morale Savage Alberta Railway inc. pour exploiter ces éléments d'actif sous le nom de Savage Alberta Railway. Le CN a racheté l'entreprise en décembre 2006.

[16] En vertu d'une ordonnance d'accréditation rendue par la CRTA (194-2002), la section locale 4001 du TCA représente une unité de négociation de 20 mécaniciens de locomotive et de chefs de trains qui travaillent pour SAR. La convention collective entre le TCA et SAR qui régit cette unité a été conclue en juillet 2006 et est venue à échéance le 31 décembre 2009. Le Conseil a reçu une pétition des employés de cette unité de négociation, dans laquelle ceux-ci mentionnent qu'ils désirent que le TCA continue de les représenter.

[17] Dans leur demande en instance (dossier du Conseil n° 26722-C), les Métallos visent à obtenir les droits de représentation à l'égard d'une unité de négociation composée de 12 préposés à l'entretien des voies de SAR qui ne sont actuellement pas représentés. La demande vise à obtenir une déclaration, en vertu de l'article 18 du *Code*, selon laquelle ces employés sont compris dans la portée de l'unité de négociation actuelle de la ligne principale, qui est représentée par les Métallos, ou, subsidiairement, l'accréditation d'une unité de négociation distincte composée des préposés à l'entretien des voies de SAR. Comme il a été mentionné précédemment, la CFTC et le TCA ont obtenu la qualité d'intervenants dans la demande des Métallos et ont présenté des observations similaires à celles présentées dans les dossiers du Conseil n^{os} 27730-C et 27767-C.

[18] La présente décision s'applique aussi à la demande des Métallos qui vise SAR, bien que la demande des Métallos (dossier du Conseil n° 26722-C) n'ait pas été réunie aux demandes présentées par la CFTC et le TCA visant les lignes ferroviaires sur courtes distances ANY, MKNR et LWR.

[19] Le tableau ci-dessous illustre les unités de négociation en place au CN qui sont visées par les trois demandes :

	Mécaniciens de locomotive	**Chefs de train, agents de train, agents de triage, etc.**	**Préposés à l'entretien des voies**	**Employés d'atelier**
CN (Ligne principale)	CFTC (cert. 8630-U; 8/4/2004) C. col. 1.2 Éch. 31/12/2011	CFTC (cert. 9507-U; 2/9/2008) C. col. 4.3 Éch. 22/7/2013	Métallos (cert. 8745-U; 25/11/2004) C. col. 10.1 Éch. 31/12/11	TCA (cert. 6495-U; 29/6/1994) C. col. 12 Éch. 31/12/10

ANY Boyle à Fort McMurray (Alb.) vente : sept. 1997 rachat : déc. 2007	CFTC (9472-U, délivré le 25/6/2008) 16 employés; Pas de convention collective	(N.B. - unité fusionnée, cert. 124-2006 (CRTA), adoptée par le CCRI, 9472-U)	Non syndiqués	Non syndiqués
MKNR Smith (Alb.) à Hay River (T. N.-O.) vente : mai 1998 rachat : janv. 2006	CFTC (rec. volontaire) 25 employés C. col. : 3.1 Éch. 2/5/2008	CFTC (9473-U, délivré le 25/6/2008) 20 employés C. col. 3.2 Éch. 2/5/2008	CFTC-DPEV (rec. volontaire) 22 employés (32 postes) C. col. 3.3 Éch. 2/5/2008	TCA, section locale 100 (rec. volontaire) 10 employés C. col. 3.4 Éch. 2/5/2008
LWR Edmonton à Boyle (Alb.) vente : nov. 1998 rachat : janv. 2006	Non syndiqués	Non syndiqués	Non syndiqués	Non syndiqués
SAR Swan Landing à Grand Prairie vente : juin 1999 rachat : déc. 2006	TCA, section locale 4001 20 mécaniciens de locomotive et chefs de train Éch. de la c. col : 31/12/09	(N.B. - unité fusionnée, cert. 194-2002 (CRTA))	Demande en instance des Métallos, unité de 12 employés	Non syndiqués

III – Position des parties

A – La CFTC

[20] La CFTC détient quatre certificats d'accréditation d'unités de négociation pertinents dans le cadre de la présente demande : 8630-U, délivré le 8 avril 2004 relativement à une unité de négociation nationale des mécaniciens de locomotive du CN; 9507-U, délivré le 2 septembre 2008, relativement à une unité de négociation nationale des chefs de train, des agents de train, des agents de triage et autres postes du CN; 9472-U, délivré le 25 juin 2008, relativement à une unité de négociation des mécaniciens de locomotive et des chefs de train d'ANY; 9473-U, délivré le 25 juin 2008, relativement à une unité de négociation des chefs de train et des chefs de train adjoints de MKNR.

[21] La CFTC est d'avis que, puisque le CN a racheté les diverses lignes ferroviaires sur courtes distances, elle a réintégré ces exploitations et les employés dans son entreprise. À la suite du rachat

de MKNR en 2006, le CN et la CFTC ont continué d'appliquer la convention collective en vigueur pour ces unités. En mars 2008, la CFTC a écrit au CN pour lui suggérer l'intégration du personnel itinérant d'ANY et de LWR dans la convention collective régissant les employés de MKNR, pour faire en sorte que toute question de négociation soit traitée pour les trois entreprises simultanément. Bien que la convention collective de MKNR soit venue à échéance le 2 mai 2008, à la date de la demande de la CFTC, les parties ne s'étaient pas encore entendues sur le renouvellement de la convention collective pour aucune des lignes ferroviaires sur courtes distances concernées.

[22] La CFTC fait valoir que les unités de négociation, dont la structure actuelle maintient des unités de négociation distinctes pour les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances, ne sont pas habiles à négocier collectivement, comme en témoigne l'incapacité des parties à conclure des conventions collectives pour ces petites unités de négociation. Elle soutient que les employés des unités de négociation des lignes ferroviaires sur courtes distances effectuent les mêmes tâches pour le même employeur que ceux de la ligne principale et qu'ils devraient, par conséquent, être réintégrés dans les conventions collectives régissant les employés de la ligne principale, ce qui, selon elle, constituerait le statu quo qui prévalait avant que le CN ne se départisse des lignes ferroviaires en question. La CFTC fait valoir qu'il n'existe aucun motif valable ou convaincant lié aux relations du travail qui justifierait que les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances soient traités différemment des autres employés du CN qu'elle représente, que les deux groupes ont une communauté d'intérêts évidente et que les répercussions de l'intégration pourraient être négociées au moyen de droits de priorité. La CFTC soutient que le CN exige actuellement que son personnel itinérant de la ligne principale travaille sur les lignes ferroviaires sur courtes distances, en raison de la pénurie d'employés. Le syndicat fait valoir que cela démontre que la prétention de l'employeur voulant que la fusion de ces deux groupes entraîne frictions et perturbations n'est pas soutenable. La CFTC souligne également que le CN a déjà intégré les employés de MKNR représentés par la FIOE dans la convention collective régissant les employés de la ligne principale et que ses membres devraient recevoir le même traitement que le personnel itinérant du CN.

[23] La CFTC sollicite une ordonnance attestant qu'il y a eu vente d'entreprise entre chacun des exploitants indépendants des lignes ferroviaires sur courtes distances et le CN et que celui-ci est l'employeur successeur. Elle demande par conséquent au Conseil de réviser la structure actuelle des

unités de négociation et d'ordonner la fusion des unités de négociation des employés travaillant pour les lignes ferroviaires sur courtes distances avec les unités de négociation nationales qu'elle est accréditée pour représenter. Subsidiairement, elle demande que le CN et ANY, MKNR et LWR soient déclarés employeur unique et que les conventions collectives régissant les employés du CN s'appliquent aussi aux employés de ces lignes ferroviaires sur courtes distances.

[24] La CFTC soutient qu'il n'est pas contesté que le CN est de nouveau l'employeur de tous les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances qui effectuent les mêmes tâches que les employés de la ligne principale qu'elle est accréditée pour représenter. Elle souligne que le CN n'a qu'un seul service des relations du travail qui s'occupe de tous les employés, autant ceux de la ligne principale que ceux des lignes ferroviaires sur courtes distances. La CFTC soutient que garder les employés dans des unités de négociation multiples n'aurait aucun sens, d'un point de vue des relations du travail, et qu'il serait contre-productif, inefficace et préjudiciable à des relations du travail efficaces de maintenir des unités de négociation distinctes. Elle affirme que les deux ordonnances d'accréditation rendues par le Conseil en 2008 concernant les employés d'ANY et de MKNR l'ont été dans un contexte différent, dans lequel le Conseil n'était pas saisi des questions qui font l'objet des présentes demandes.

[25] En ce qui concerne SAR, la CFTC soutient qu'elle détient les droits de négociation tant pour les mécaniciens de locomotive que pour les chefs de train de la ligne principale du CN et est d'avis que, si le CN est déclaré employeur du personnel itinérant de SAR, ces employés sont compris dans la portée des unités de négociation de la ligne principale qu'elle représente.

B – Le TCA

[26] Le TCA est l'agent négociateur accrédité des employés d'atelier du CN (ordonnance d'accréditation nº 6495-U, rendue le 29 juin 1994) et RailLink, l'ancienne propriétaire de MKNR, l'a volontairement reconnu à titre d'agent négociateur des employés d'atelier de cette ligne ferroviaire sur courtes distances, après avoir acheté celle-ci en mai 1998. Les divers syndicats qui ont représenté les employés de MKNR, y compris le TCA, ont formé un regroupement volontaire de syndicats et ont conclu une convention collective avec RailLink, qui est venue à échéance le

2 mai 2008. Le CN a racheté MKNR en 2006, et le TCA a signifié l'avis de négociation pour le renouvellement de la convention collective le 25 février 2008. Après quatre jours, les négociations entre les parties ont abouti à une impasse, et le TCA a envoyé une lettre au CN en septembre 2009 pour lui proposer que les employés de MKNR représentés par le TCA soient régis par les dispositions de la convention collective nationale. Le CN a avisé le TCA qu'il ne consentirait pas à cette demande. À la date de la demande du TCA, les parties n'avaient pas encore conclu de nouvelle convention collective.

[27] Le TCA soutient que les employés de MKNR qu'il représente ont, dans les faits, été réintégrés dans l'entreprise du CN et que ceux-ci devraient être réintégrés dans l'unité de négociation nationale qu'il représente également aux fins des relations du travail. Il demande au Conseil de déclarer qu'il y a eu vente d'entreprise et que le CN est l'employeur successeur de RailLink pour la division MKNR. Il demande aussi au Conseil de déclarer que les employés de MKNR qui travaillaient anciennement pour RailLink soient inclus dans la portée du certificat d'accréditation du TCA visant l'unité de négociation nationale des employés d'atelier du CN. Subsidiairement, le TCA demande que le CN et RailLink soient déclarés employeur unique, que les conditions de travail prévues à la convention collective conclue entre le TCA et le CN s'appliquent aux employés d'atelier de MKNR et qu'il soit conclu que ces employés font partie de l'unité de négociation nationale des employés d'atelier du CN.

[28] Le TCA souligne en outre que sa situation est différente de celle de la CFTC, puisque le Conseil n'a jamais rendu d'ordonnance d'accréditation concluant qu'une unité de négociation distincte pour les employés de la ligne ferroviaire sur courtes distances était habile à négocier collectivement. Dans le cas du TCA, le CN était propriétaire d'une cour de triage et d'un atelier de réparation qu'il exploitait à McLennan, en Alberta. La propriété a été transférée à RailLink lorsque celle-ci s'est portée acquéreur de MKNR en mai 1998. Le TCA estime que, lorsque MKNR exploitait cette cour, elle employait environ dix employés d'atelier actifs qui effectuaient des tâches d'inspection, de réparation et d'entretien sur les wagons et les locomotives. Le TCA soutient que depuis le rachat, par le CN, de la ligne ferroviaire sur courtes distances MKNR, environ une demi-douzaine d'employés actifs effectuent ce type de tâches d'atelier, et que ceux-ci font tous partie de catégories d'emploi pour lesquelles le TCA est l'agent négociateur accrédité pour ce qui est de la ligne

principale. Le TCA prétend que les tâches essentielles des employés d'atelier, que ce soit sur les lignes ferroviaires sur courtes distances ou sur la ligne principale, sont les mêmes. Il admet que certains travaux de réparations importantes ne sont pas effectués à la cour de McLennan, parce que celle-ci n'est pas dotée de tout l'équipement nécessaire.

[29] Le TCA soutient qu'un certain nombre d'indices pointent vers une intégration complète des employés de MKNR dans l'entreprise du CN. Il souligne la manière avec laquelle la haute direction du CN s'est impliquée dans la gestion des relations du travail en ce qui concerne les employés de MKNR et l'affichage, à la cour de McLennan, d'avis concernant des postes vacants à divers endroits au sein de la région des Montagnes du CN. Le TCA soutient que l'actuelle distinction entre les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances et leurs collègues de la ligne principale est irréaliste d'un point de vue des relations du travail et que les conditions de travail prévues dans la convention collective nationale régissant les employés d'atelier devraient s'appliquer aux employés des lignes ferroviaires sur courtes distances. Il soutient que la conduite de négociations pour une unité distincte composée d'une demi-douzaine d'employés est inefficace et qu'inclure ces employés dans l'unité de négociation nationale des employés d'atelier aura des répercussions positives sur la mobilité et la sécurité d'emploi de ses membres, ainsi que sur la flexibilité et l'efficacité de l'employeur.

[30] Le TCA n'a présenté aucune observation concernant SAR, si ce n'est de mentionner qu'il détient les droits de représentation à l'égard du personnel itinérant en vertu d'un certificat délivré par la CRTA en 2002, alors que cette ligne ferroviaire était de compétence provinciale. Bon nombre d'employés de SAR ont avisé le Conseil qu'ils souhaitaient que le TCA continue de les représenter.

C – Le Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos)

[31] En vertu de l'ordonnance d'accréditation nº 8745-U rendue le 25 novembre 2004, les Métallos sont l'agent négociateur accrédité d'une unité de négociation nationale des employés du CN effectuant des tâches d'entretien des voies. Le CN et les Métallos ont conclu une convention collective régissant cette unité de négociation, qui est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2011.

[32] Comme il a été mentionné précédemment, les Métallos ont présenté une demande en vertu des articles 18 et 18.1 du *Code* (dossier du Conseil n° 26722-C), qui vise l'ajout, à leur unité de négociation nationale, de 12 employés du CN travaillant pour SAR. Les Métallos sont d'avis que les employés de cette ligne ferroviaire sur courtes distances font dûment partie de l'unité de négociation nationale à l'égard de laquelle ils détiennent les droits de représentation. Ils font observer que les parties peuvent négocier des conditions de travail spéciales pour les préposés à l'entretien des voies de SAR, au moyen d'une annexe ou d'une entente auxiliaire à la convention collective nationale.

[33] En ce qui concerne les demandes de la CFTC et du TCA, les Métallos soutiennent que les préposés à l'entretien des voies d'ANY, de MKNR et de LWR exécutent les mêmes tâches que celles effectuées par les employés de l'unité de négociation nationale des préposés à l'entretien des voies qu'ils représentent. Selon les Métallos, ces postes relèvent clairement de l'unité de négociation nationale pour laquelle ils ont été accrédités en 2004 et devraient être réintégrés dans cette unité, ainsi que régis par la convention collective qu'ils ont conclue avec le CN.

[34] Les Métallos soutiennent que la proposition du CN voulant que les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances restent dans des unités de négociation distinctes se solderait par une structure dans laquelle les unités de négociation seraient inhabiles à négocier et n'a aucun sens d'un point de vue des relations du travail. Les Métallos se fondent sur la décision du Conseil dans *Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord du Québec*, 2010 CCRI 517, dans laquelle ce dernier a conclu que les employés qui exécutaient des tâches d'entretien des voies pour une ligne ferroviaire sur courtes distances au Québec faisaient partie de l'unité de négociation nationale des Métallos, sans égard au fait que la convention collective conclue entre les parties avait pour effet d'exclure ces employés de l'unité de négociation nationale. Les Métallos demandent au Conseil d'ordonner que les préposés à l'entretien des voies du CN qui sont affectés à ANY, à MKNR et à LWR soient aussi visés par son accréditation visant l'unité de négociation nationale du CN et qu'ils soient régis par la convention collective régissant cette unité.

D – La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies

[35] Au moment où le CN a vendu les lignes ferroviaires sur courtes distances albertaines dont il est question en l'espèce, l'agent négociateur accrédité de tous les préposés à l'entretien des voies du CN était la FPEV. ANY et LWR n'ont pas reconnu la FPEV à la suite de la vente, et il ne semble pas que celle-ci ait demandé des droits de syndicat successeur ou des ordonnances d'accréditation provinciales en ce qui concerne les employés de ces lignes ferroviaires sur courtes distances. Cependant, RaiLink a volontairement reconnu les agents négociateurs en place pour chacun des groupes d'employés, y compris la FPEV, qui travaillaient pour la ligne ferroviaire sur courtes distances MKNR. Bien que les Métallos aient remplacé la FPEV en tant qu'agent négociateur des préposés à l'entretien des voies du CN à la suite d'une procédure de délogement (ordonnance nº 8745-U, rendue le 25 novembre 2004), les préposés à l'entretien des voies de MKNR sont restés membres de la FPEV. La reconnaissance volontaire par l'employeur de la FPEV a été transférée à la CFTC-DPEV lorsque la FPEV a transféré sa compétence sur ses membres canadiens à la CFTC en 2004. Le Conseil a rendu une ordonnance confirmant le transfert de compétence, de la FPEV à la CFTC-DPEV, relativement à un certain nombre de lignes ferroviaires, y compris MKNR, le 21 décembre 2004 (ordonnance du Conseil nº 8766-U).

[36] Bien que la CFTC-DPEV qualifie l'ordonnance du Conseil nº 8766-U comme étant une ordonnance d'accréditation, cette dernière ne fait, en réalité, que reconnaître que la CFTC-DPEV est le syndicat successeur de la FPEV. Elle n'accorde pas à la CFTC-DPEV plus de droits que ceux que la FPEV avait à l'égard des employés de MKNR. La FPEV et MKNR étaient parties à une convention collective (convention 3.3) conclue en mars 2004 et venant à échéance le 2 mai 2008. En vertu de l'ordonnance nº 8766-C, la CFTC-DPEV est devenue partie à cette convention collective, à titre de syndicat successeur de la FPEV. Le 8 avril 2008, la CFTC-DPEV a signifié un avis de négociation au CN concernant l'unité de négociation chez MKNR. Des rencontres de négociation ont eu lieu en janvier 2009, mais les parties ont été incapables de s'entendre quant à une nouvelle convention collective.

[37] La CFTC-DPEV convient que le CN est l'employeur successeur de MKNR, mais affirme que c'est elle, et non les Métallos, qui devrait demeurer l'agent négociateur de tous les préposés à

l'entretien des voies que le CN a affectés à MKNR. Elle soutient qu'aucune preuve ne démontre que l'actuelle unité de négociation des préposés à l'entretien des voies chez MKNR est inhabile à négocier collectivement et que les Métallos n'ont pas satisfait aux critères établis par le Conseil pour l'application des articles 18 et 18.1 du *Code*. La CFTC-DPEV soutient également que les Métallos n'ont pas démontré qu'ils ont l'appui des employés qu'ils souhaitent intégrer dans leur unité de négociation nationale, en particulier ceux travaillant pour MKNR, et fait valoir que la règle de la double majorité devrait s'appliquer aux circonstances en l'espèce.

[38] La CFTC-DPEV soutient que d'importants motifs liés aux relations du travail expliquent pourquoi l'unité de négociation des préposés à l'entretien des voies chez MKNR, telle qu'elle est actuellement constituée, est habile à négocier et devrait être maintenue. Sur cet aspect, elle souligne les différences entre la convention collective régissant les préposés à l'entretien des voies de MKNR et celle régissant les employés du CN, telles que les heures d'arrivée, les vacances supplémentaires ainsi que l'indemnité de vie dans le Nord pour certains employés, qui ont été négociées pour répondre aux besoins des employés de MKNR. La CFTC-DPEV soutient que les employés de MKNR ont une communauté d'intérêts différente des employés de l'unité de négociation nationale représentée par les Métallos. La CFTC-DPEV demande au Conseil de rejeter la position des Métallos voulant que tous les préposés à l'entretien des voies des lignes ferroviaires sur courtes distances soient inclus dans son unité de négociation nationale de la ligne principale, et de garder une unité de négociation distincte pour les préposés à l'entretien des voies de MKNR.

E – La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

[39] Le CN ne nie pas avoir racheté les lignes ferroviaires sur courtes distances ANY, MKNR, LWR et SAR. Il s'oppose cependant aux demandes présentées par la CFTC, le TCA et les Métallos, et demande que celles-ci soient rejetées, sans la tenue d'une audience.

[40] Le CN soutient que les frais considérables d'entretien et de réparation des voies ferrées et des infrastructures, le coût de la main-d'oeuvre nécessaire pour exploiter une entreprise dans les régions éloignées du pays et la faible circulation de wagons et de marchandises sur les lignes ferroviaires sur

courtes distances faisaient en sorte qu'il exploitait celles-ci à perte et l'ont mené à se départir de ces lignes ferroviaires vers la fin des années 1990. Le CN indique qu'au moment où il s'est départi de ces lignes ferroviaires, les employés de celles-ci ont eu l'option d'être relocalisés ailleurs au sein de la ligne principale du CN, ou d'accepter, en contrepartie d'une indemnité de départ du CN, de travailler pour les nouveaux exploitants.

[41] Le CN soutient que les petits exploitants régionaux qui ont acheté les lignes ferroviaires sur courtes distances avaient moins de coûts indirects et pouvaient affecter leurs employés et leur matériel de manière plus flexible et efficace, et étaient donc capables de tirer un bénéfice d'exploitation de leur entreprise. Néanmoins, en 2005, les infrastructures visées par les présentes demandes nécessitaient d'importantes réparations et étaient en voie d'être abandonnées par leurs propriétaires, qui n'avaient pas les moyens d'effectuer les investissements nécessaires à ces infrastructures pour qu'elles respectent de nouveau les normes en matière d'entretien et d'exploitation. Le CN était d'avis que le service devait être maintenu sur ces lignes d'apport, dans la mesure où les coûts d'exploitation pouvaient être maintenus les plus bas possible, et a par conséquent racheté les infrastructures. Le CN mentionne qu'il a embauché tous les employés qui souhaitaient continuer à travailler sur les diverses lignes ferroviaires sur courtes distances et a respecté toutes les conditions de travail en vigueur ainsi que les conventions collectives conclues avec les agents négociateurs respectifs.

[42] Le CN fait valoir que les lignes ferroviaires sur courtes distances fonctionnent d'une manière indépendante et distincte de sa ligne principale et que, même aujourd'hui, les réalités économiques et la viabilité de ces lignes ferroviaires demeurent différentes. Il soutient que la nature des entreprises de transport ferroviaire sur de courtes distances exige la répartition simultanée de multiples tâches ainsi que des horaires flexibles afin que les coûts d'exploitation restent bas, et que les conventions collectives régissant les employés des lignes principales ne permettent pas de telles conditions de travail. Le CN prétend qu'en raison de la faible densité de circulation, les lignes ferroviaires sur courtes distances doivent maintenir leurs infrastructures en dépit d'un coefficient d'exploitation disproportionnellement faible.

[43] Le CN soutient qu'en raison de ces réalités économiques, les conditions de travail des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances sont nécessairement différentes de celles des employés des unités de négociation nationales et que les deux groupes ne partagent pas nécessairement une communauté d'intérêts. Il mentionne que les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances vivent généralement dans la collectivité qu'ils desservent et que les tâches leurs sont assignées en fonction du fait qu'ils seront de retour à domicile chaque soirée, ce qui est très différent de la situation qui prévaut sur les lignes principales, et fait remarquer qu'aucun des employés travaillant sur les lignes ferroviaires sur courtes distances n'a demandé à être muté à un poste à doter au sein de l'unité de négociation nationale lorsque le CN a sollicité les candidatures pour combler des postes vacants à d'autres endroits dans l'Ouest canadien. Le CN fait observer que l'intégration des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances dans les unités de négociation nationales pourrait poser d'importants problèmes quant à la répartition des tâches, à la création des horaires, aux conditions de travail, à l'ancienneté et aux droits de supplantation, sans qu'il n'y ait de répercussions positives sur l'exploitation et les relations du travail. Il fait particulièrement remarquer que le personnel itinérant en cause est rémunéré selon un taux horaire, ce que refusent les unités de négociation nationales, et que l'intégration de ces employés entraînerait des frictions et des perturbations.

[44] Le CN souligne en outre que seuls quelques-uns des actuels employés des lignes ferroviaires sur courtes distances faisaient partie des unités de négociation nationales avant leur départ du CN. Il mentionne que rien ne prévoit l'échange ou le transfert du personnel des lignes ferroviaires sur courtes distances vers la ligne principale et que l'affectation de personnel de la ligne principale aux lignes ferroviaires sur courtes distances ne se produira que dans des cas exceptionnels (tels que des accidents ou des conditions météorologiques extrêmes), et seulement dans le but de répondre à un problème temporaire. Le CN mentionne qu'il a fait tout ce qu'il pouvait pour conclure des conventions collectives ou renouveler les conventions collectives régissant les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances, mais que toutes les parties concernées ont préféré concentrer leurs énergies sur la renégociation des conventions collectives régissant la ligne principale en 2009 et en 2010.

[45] En ce qui concerne la demande de la CFTC, l'employeur soutient qu'après avoir racheté les lignes ferroviaires sur courtes distances et à la suite des demandes de déclaration de vente d'entreprise présentées par la CFTC, le Conseil a rendu des ordonnances d'accréditation en juin 2008 qui concluaient qu'une unité de négociation distincte des mécaniciens de locomotive et des chefs de train chez ANY était habile à négocier collectivement (ordonnance nº 9472-U) et qu'une unité de négociation distincte composée des chefs de train et des chefs de train adjoints chez MKNR était aussi habile à négocier collectivement (ordonnance nº 9473-U). Il soutient que les conditions qui prévalaient au moment où ces ordonnances d'accréditation ont été rendues n'ont pas fondamentalement changé et qu'il n'y a pas eu d'événements structurels ou opérationnels entre-temps qui pourraient laisser croire que les unités de négociation, telles qu'elles sont actuellement structurées, ne sont dorénavant plus habiles à négocier. Le CN mentionne dans ses observations que le Conseil a tranché les demandes de déclaration de vente d'entreprise présentées par la CFTC en 2008; que la CFTC ne s'est pas acquittée du fardeau de la preuve qui lui incombait, en vertu de l'article 18.1 du *Code*, d'établir que les unités de négociation, selon leur structure actuelle, sont inhabiles à négocier collectivement ou qu'il existe des motifs impérieux nécessitant de modifier cette dernière à ce stade-ci; et que le Conseil ne devrait pas voir les présentes demandes comme étant une occasion de réexaminer, en vertu de l'article 18 du *Code*, les décisions qu'il a rendues en 2008. Le CN souligne également que la CFTC ne représente pas les employés de LWR et fait valoir que la CFTC devrait syndiquer ces employés au moyen d'une demande d'accréditation, plutôt que de tenter de les inclure dans l'unité de négociation nationale au moyen de la présente demande.

[46] En ce qui concerne la demande présentée par le TCA, le CN reprend plusieurs des arguments qu'il a avancés relativement à la demande de la CFTC. Il mentionne que l'unité distincte des employés d'atelier chez MKNR est encore habile à négocier collectivement, au même titre que l'est l'unité distincte de chefs de train accréditée par le Conseil en 2008. Il soutient que les conditions qui prévalaient au moment où MKNR a volontairement reconnu le TCA n'ont pas changé de manière importante et que plusieurs conventions collectives ont été conclues relativement à cette unité de négociation. Le CN souligne que cette unité de négociation est composée de sept employés et que seulement deux d'entre eux travaillaient pour le CN avant la vente de 1998. Le CN soutient que ces employés aiment leurs conditions de travail et les tâches qui leur sont assignées, lesquelles diffèrent de celles prévues pour les employés de l'unité de négociation nationale. Le CN fait valoir que

l'intégration de ces employés dans l'unité de négociation nationale créerait une situation malsaine d'un point de vue des relations du travail, sans pour autant améliorer l'efficacité au travail. Il soutient aussi que la demande est une stratégie de négociation du TCA pour parvenir à un résultat auquel il est incapable de parvenir par l'entremise du processus de négociation collective.

[47] En ce qui concerne la demande présentée par les Métallos, le CN s'oppose à l'inclusion des préposés à l'entretien des voies de SAR dans l'unité de négociation nationale. Il soutient que les fonctions et responsabilités des employés en cause ne sont pas identiques à celles des employés de l'unité de négociation de la ligne principale, puisque les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances ont un éventail de tâches beaucoup plus étendu. Le CN soutient que les catégories d'emploi chez SAR sont uniques au contexte des lignes ferroviaires sur courtes distances et que l'aspect économique ainsi que le fait que ces lignes desservent une clientèle beaucoup plus petite exigent l'exécution de multiples tâches et davantage de flexibilité, de même qu'une main-d'oeuvre capable de s'adapter. Le CN reprend une grande partie des arguments qu'il a exposés à l'égard des demandes présentées par la CFTC et le TCA en ce qui concerne les répercussions possibles si la demande présentée par les Métallos était accueillie. Il mentionne de plus que des modifications à la description de l'unité de négociation de la ligne principale seraient nécessaires afin d'y intégrer les employés de SAR et soutient que le Conseil ne peut pas et ne devrait pas apporter de modifications aux catégories d'emploi d'aucune des unités de négociation nationales existantes au moyen d'une telle demande.

[48] Conformément à sa position selon laquelle les unités de négociation distinctes des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances sont habiles à négocier collectivement, le CN ne s'oppose pas à la demande d'accréditation présentée par les Métallos pour représenter une unité de négociation composée seulement des préposés à l'entretien des voies de SAR.

[49] Le CN souligne que l'ensemble des unités de négociation des lignes ferroviaires sur courtes distances ont de meilleurs antécédents en matière de paix industrielle que les unités de négociation de la ligne principale, comme en témoigne le plus faible nombre de griefs par employé et le fait qu'il n'y a pas eu d'arrêts de travail liés aux négociations collectives touchant les lignes ferroviaires sur courtes distances, alors qu'il y a eu un nombre considérable de conflits de travail en ce qui concerne

la ligne principale au cours des six dernières années. Pour conclure, le CN soutient que les présentes demandes ne permettront la réalisation d'aucun objectif lié aux relations du travail et entraîneront probablement la discorde là où la paix règne.

IV – Le droit

[50] Les dispositions pertinentes du *Code* sont énoncées ci-dessous :

> 18. Le Conseil peut réexaminer, annuler ou modifier ses décisions ou ordonnances et réinstruire une demande avant de rendre une ordonnance à son sujet.
>
> 18.1(1) Sur demande de l'employeur ou d'un agent négociateur, le Conseil peut réviser la structure des unités de négociation s'il est convaincu que les unités ne sont plus habiles à négocier collectivement.
>
> (2) Dans le cas où, en vertu du paragraphe (1) ou des articles 35 ou 45, le Conseil révise la structure des unités de négociation :
>
> *a*) il donne aux parties la possibilité de s'entendre, dans le délai qu'il juge raisonnable, sur la détermination des unités de négociation et le règlement des questions liées à la révision;
>
> *b*) il peut rendre les ordonnances qu'il juge indiquées pour mettre en oeuvre l'entente.
>
> (3) Si le Conseil est d'avis que l'entente conclue par les parties ne permet pas d'établir des unités habiles à négocier collectivement ou si certaines questions ne sont pas réglées avant l'expiration du délai qu'il juge raisonnable, il lui appartient de trancher toute question en suspens et de rendre les ordonnances qu'il estime indiquées dans les circonstances.
>
> (4) Pour l'application du paragraphe (3), le Conseil peut :
>
> *a*) déterminer quel syndicat sera l'agent négociateur des employés de chacune des unités de négociation définies à l'issue de la révision;
>
> *b*) modifier l'ordonnance d'accréditation ou la description d'une unité de négociation dans une convention collective;
>
> *c*) si plusieurs conventions collectives s'appliquent aux employés d'une unité de négociation, déterminer laquelle reste en vigueur;
>
> *d*) apporter les modifications qu'il estime nécessaires aux dispositions de la convention collective qui portent sur la date d'expiration ou les droits d'ancienneté ou à toute autre disposition de même nature;
>
> *e*) si les conditions visées aux alinéas 89(1)*a*) à *d*) ont été remplies à l'égard de certains des employés d'une unité de négociation, décider quelles conditions de travail leur sont applicables jusqu'à ce que l'unité devienne régie par une convention collective ou jusqu'à ce que les conditions visées à ces alinéas soient remplies à l'égard de l'unité;
>
> *f*) autoriser l'une des parties à une convention collective à donner à l'autre partie un avis de négociation collective.

...

35.(1) Sur demande d'un syndicat ou d'un employeur concernés, le Conseil peut, par ordonnance, déclarer que, pour l'application de la présente partie, les entreprises fédérales associées ou connexes qui, selon lui, sont exploitées par plusieurs employeurs en assurant en commun le contrôle ou la direction constituent une entreprise unique et que ces employeurs constituent eux-mêmes un employeur unique. Il est tenu, avant de rendre l'ordonnance, de donner aux employeurs et aux syndicats concernés la possibilité de présenter des arguments.

(2) Lorsqu'il rend une ordonnance en vertu du paragraphe (1), le Conseil peut décider si les employés en cause constituent une ou plusieurs unités habiles à négocier collectivement.

...

44.(1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 45 à 47.1.

« entreprise » Entreprise fédérale, y compris toute partie de celle-ci.

« entreprise provinciale » Installations, ouvrages, entreprises – ou parties d'installations, d'ouvrages ou d'entreprises – dont les relations de travail sont régies par les lois d'une province.

« vente » S'entend notamment, relativement à une entreprise, du transfert et de toute autre forme de disposition de celle-ci, la location étant, pour l'application de la présente définition, assimilée à une vente.

(2) Les dispositions suivantes s'appliquent dans les cas où l'employeur vend son entreprise :

a) l'agent négociateur des employés travaillant dans l'entreprise reste le même;

b) le syndicat qui, avant la date de la vente, avait présenté une demande d'accréditation pour des employés travaillant dans l'entreprise peut, sous réserve des autres dispositions de la présente partie, être accrédité par le Conseil à titre d'agent négociateur de ceux-ci;

c) toute convention collective applicable, à la date de la vente, aux employés travaillant dans l'entreprise lie l'acquéreur;

d) l'acquéreur devient partie à toute procédure engagée dans le cadre de la présente partie et en cours à la date de la vente, et touchant les employés travaillant dans l'entreprise ou leur agent négociateur.

(3) Si, en raison de changements opérationnels, une entreprise provinciale devient régie par la présente partie ou si elle est vendue à un employeur qui est régi par la présente partie :

a) le syndicat qui, en vertu des lois de la province, est l'agent négociateur des employés de l'entreprise provinciale en cause demeure l'agent négociateur pour l'application de la présente partie;

b) une convention collective applicable à des employés de l'entreprise provinciale à la date des changements opérationnels ou de la vente continue d'avoir effet ou lie l'acquéreur;

c) les procédures engagées dans le cadre des lois de la province en cause et qui, à la date des changements opérationnels ou de la vente, étaient en instance devant une commission provinciale des relations de travail ou tout autre organisme ou personne compétents deviennent des procédures engagées sous le régime de la présente partie, avec les adaptations nécessaires, l'acquéreur devenant partie aux procédures s'il y a lieu;

d) les griefs qui étaient en instance devant un arbitre ou un conseil d'arbitrage à la date des changements opérationnels ou de la vente sont tranchés sous le régime de la présente partie, avec les adaptations nécessaires, l'acquéreur devenant partie aux procédures s'il y a lieu.

45. Dans les cas de vente ou de changements opérationnels visés à l'article 44, le Conseil peut, sur demande de l'employeur ou de tout syndicat touché décider si les employés en cause constituent une ou plusieurs unités habiles à négocier collectivement.

46. Il appartient au Conseil de trancher, pour l'application de l'article 44, toute question qui se pose, notamment quant à la survenance d'une vente d'entreprise, à l'existence des changements opérationnels et à l'identité de l'acquéreur.

V – Analyse et décision

A – Les demandes fondées sur l'article 35

[51] Dans *Service de Limousine Murray Hill Ltée et autre* (1988), 74 di 127 (CCRT n° 699), le Conseil a peaufiné et détaillé les cinq critères préliminaires, initialement énoncés dans *Presse Canadienne et autres* (1976), 13 di 39; [1976] 1 Can LRBR 354; et 76 CLLC 16,013 (CCRT n° 60), qui doivent être remplis pour que le Conseil envisage de formuler une déclaration d'employeur unique en vertu de l'article 35 du *Code*. Ces critères sont les suivants :

1) il doit exister au moins deux entreprises au sens d'exploitations;
2) lesquelles relèvent toutes de la compétence fédérale;
3) les entreprises doivent être associées ou connexes;
4) au moins deux, mais pas nécessairement toutes, sont des employeurs;
5) les entreprises sont assujetties à un contrôle ou à une direction en commun.

[52] Dans la présente affaire, le Conseil conclut que le premier critère n'est pas rempli. Depuis que le CN a racheté les diverses lignes ferroviaires sur courtes distances, celui-ci est le propriétaire et exploitant unique des éléments d'actif et l'employeur unique des employés qui travaillent sur ces lignes ferroviaires. Aucune entreprise associée ou connexe ne participe à ces activités en ce moment. Par conséquent, le Conseil rejette les parties des demandes qui sont fondées sur l'article 35 du *Code*.

B – Les demandes fondées sur l'article 45

[53] Le Conseil a constamment affirmé que les conséquences d'une vente d'entreprise surviennent automatiquement, sans son intervention – l'agent négociateur et la convention collective suivent les

employés chez le nouvel employeur. Lorsqu'une demande de déclaration de « vente d'entreprise » est présentée au Conseil, celle-ci vise généralement à modifier les ordonnances d'accréditation afin qu'elles reflètent ces conséquences. Cependant, en cas de litiges, l'article 46 du *Code* permet au Conseil de trancher, entre autres, toute question qui se pose quant à la survenance d'une vente d'entreprise et à l'identité de l'acquéreur. Même si l'objectif manifeste de l'article 44 du *Code* est de garder le statu quo en matière de relations du travail en cas de vente d'entreprise, l'article 45 du *Code* confère au Conseil le pouvoir discrétionnaire de déterminer si les employés en cause constituent une ou plusieurs unités habiles à négocier collectivement. Les demandes présentées en vertu de l'article 45 du *Code* entraînant une révision de la structure des unités de négociation déclenchent l'application des dispositions prévues aux paragraphes 18.1(2) à (4) du *Code*, qui confèrent au Conseil les pouvoirs nécessaires pour trancher toute question soulevée, y compris celle de la modification des descriptions d'unités de négociation et des ordonnances d'accréditation.

[54] Dans *Expertech Bâtisseur de réseaux inc.*, 2002 CCRI 182, le Conseil a décrit les distinctions qu'il effectue lorsqu'il interprète les articles 18.1, 35 et 45 du *Code* :

> [105] Le Conseil est en accord avec la prétention du procureur de l'UCTC selon laquelle une déclaration de vente d'entreprise en vertu de l'article 44 du *Code* ne fournit pas une garantie de la révision des unités existantes, malgré une demande en vertu de l'article 45 du *Code*. Le Conseil ne procédera pas à une révision des unités de négociation en place à moins d'être d'avis qu'une révision s'impose. Afin d'arriver à une telle conclusion, le Conseil en pratique procède à une révision de la structure existante en examinant si les unités sont toujours habiles à négocier.
>
> [106] Néanmoins, le Conseil est d'avis que lorsque la demande de révision est présentée en vertu de l'article 45 (ou de l'article 35 qui contient une disposition identique relativement à la révision des unités), il doit décider **si les employés en cause constituent une ou plusieurs unités habiles à négocier**. Afin de trancher cette question, on doit nécessairement réviser l'habileté des unités existantes à négocier collectivement dans le contexte d'une vente ou d'un employeur commun, par opposition au paragraphe 18.1(1) qui vise une révision dans un contexte différent.
>
> [107] Malgré le fait que le Conseil tienne compte des principes généraux guidant la révision des unités de négociation et malgré que ces principes généraux et la procédure qui s'en suit tel que prévu aux paragraphes 18.1(2) à (4) sont les mêmes pour le paragraphe 18.1(1) et l'article 45 (*Sécur Inc.*, précitée), il n'en demeure pas moins que le Conseil doit aussi tenir compte du libellé respectif de chacune de ces dispositions en vertu duquel la demande de révision a été initiée.
>
> [108] Contrairement à l'article 45, le paragraphe 18.1(1) prévoit que le Conseil doit être convaincu que les unités en question « ne sont plus habiles à négocier collectivement ». Ce libellé implique la preuve d'une inadéquation de la structure des unités de négociation actuelles ou une sorte de preuve par la négative. L'article 45 prévoit, quant à lui, que le Conseil peut décider « si les employés en cause constituent une ou plusieurs unités habiles à négocier collectivement ». Bien que cette nuance puisse

paraître subtile, il n'en demeure pas moins que le législateur a choisi des termes différents pour l'article 45 et qu'il a donné au Conseil un pouvoir positif de détermination du nombre d'unités habiles à négocier collectivement.

[109] Le paragraphe 18.1(1) est le mécanisme en vertu duquel un employeur ou un agent négociateur peut présenter une demande indépendante, en l'absence de circonstances nécessaires pour présenter la demande en vertu de l'article 35 ou 45 du *Code*, afin que le Conseil révise la structure des unités de négociation. Comme on peut le constater plus haut dans une citation du rapport Sims, compte tenu « des perturbations et des frais considérables » qu'entraînent les révisions d'unités de négociation, le rapport recommande que le Parlement prescrive un critère que devra respecter un demandeur pour que le Conseil entreprenne une telle révision en l'absence d'une déclaration aux termes de l'article 35 ou d'une demande aux termes de l'article 45. Le rapport Sims laisse entendre que « les demandeurs doivent convaincre le Conseil des problèmes que pose la structure actuelle des unités de négociation ». « Si tel n'est pas le cas, il n'existe aucune raison valable de s'ingérer dans le choix d'un agent négociateur. » **Cette recommandation s'est traduite dans le *Code* par l'ajout par le Parlement du passage « s'il est convaincu que les unités ne sont plus habiles à négocier collectivement » au paragraphe 18.1(1) du *Code*, libellé qui n'existe ni dans le paragraphe 35(2), ni dans l'article 45, ni dans le paragraphe 18.1(2).**

[110] Dans les décisions mentionnées précédemment, dans lesquelles le Conseil a tout de même démontré que les unités en question « n'étaient plus habiles à négocier collectivement », et ce, même en ce qui concerne l'application de l'article 45, le Conseil a alors voulu démontrer de façon encore plus manifeste la nécessité de restructurer les unités existantes en exerçant la discrétion et en ayant recours à la flexibilité que lui confère l'article 45.

[111] Malgré que l'article 45 n'impose pas au Conseil d'être « convaincu que les unités ne sont plus habiles à négocier collectivement » au sens du paragraphe 18.1(1), et qu'il donne plutôt le pouvoir au Conseil de « décider si les employés en cause constituent une ou plusieurs unités habiles à négocier collectivement », le Conseil, afin d'en arriver à une détermination, doit nécessairement réviser la structure existante incluant la viabilité de cette structure à la lumière des changements qui y ont eu lieu. Si, dans les faits, la conséquence peut être la même au regard du besoin de restructuration des unités, le niveau de preuve exigé est, lui, différent dans le sens qu'il peut être plus facile à démontrer dans le contexte d'une déclaration de vente ou d'employeur commun, par le fait même des changements qui ont pris place comme c'est le cas en l'espèce.

[112] D'ailleurs, un des extraits cités par le procureur de l'UCTC permet de confirmer cette interprétation. En effet, dans l'affaire *Air Canada et autre*, [2001], précitée, le Conseil semble bien distinguer l'article 45 du paragraphe 18.1(1) et le fardeau imposé par ce dernier.

« [52] ... il est désormais possible d'engager cette procédure dans l'une ou l'autre des trois circonstances expressément prévues au paragraphe 18.1(2) du *Code*, la première étant lorsque le Conseil est convaincu que les unités ne sont plus habiles à négocier collectivement aux termes du paragraphe 18.1(1) lui-même. Nul doute qu'il devrait être nécessaire d'invoquer des raisons valables dans ce genre de circonstances. **L'article 45 offre une autre possibilité et permet au Conseil de déterminer, sur demande**, si les unités de négociation visées par une vente d'entreprise ou des changements opérationnels aux termes de l'article 44 continuent ou non d'être habiles à négocier collectivement. En l'espèce, la demande de révision n'est pas fondée sur l'article 45 ni sur le paragraphe 18.1(1). Elle résulte de la formulation de la déclaration d'employeur unique aux termes du paragraphe 35(1). »

(c'est nous qui soulignons)

[55] Donc, même si l'article 44 du *Code* a pour effet de préserver le statu quo dans les cas de vente d'entreprise, l'article 45 confère au Conseil le pouvoir, sur demande de l'employeur ou de tout syndicat touché, de procéder à une révision de la structure des unités de négociation qui découle de l'application normale de l'article 44. La distinction entre les articles 45 et 18.1 à laquelle le Conseil a fait allusion ci-dessus est sans équivoque quant au fait que, lorsqu'il est saisi d'une demande de révision des unités de négociation à la suite d'une vente d'entreprise, le Conseil n'a pas besoin d'appliquer le critère strict qu'il a établi en vertu de l'article 18.1 du *Code* pour être convaincu que les unités de négociation existantes « ne sont plus habiles à négocier collectivement » (voir *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, 2009 CCRI 446). Le simple fait qu'il y ait eu vente d'entreprise et que l'une des parties touchées ait présenté au Conseil une demande en vertu de l'article 45 suffit pour déclencher la révision des unités de négociation, si le Conseil l'estime justifiée dans les circonstances. Lorsqu'il procède à une révision en vertu de l'article 45, le Conseil se penchera sur tous les facteurs dont il tient compte dans le cadre d'une révision en vertu de l'article 18.1, y compris l'historique de la négociation, les intérêts des employés des diverses unités de négociation et la nature des tâches qu'ils accomplissent (voir *Sécur inc.*, 2001 CCRI 109; *Island Tug and Barge Limited et Guilde de la marine marchande du Canada*, 2001 CCRI 112; et *Expertech Bâtisseur de réseaux inc.*, précitée). Certains facteurs, comme la preuve de changements organisationnels et l'intégration des employés, peuvent clairement démontrer que la structure existante des unités de négociation nécessite une révision. De plus, le Conseil examinera si une certaine structure d'unités de négociation serait plus susceptible d'engendrer des relations du travail harmonieuses. Comme le Conseil l'a indiqué dans *Sécur inc.*, précitée :

> [60] La question de la reconfiguration des unités n'échappe pas aux objectifs fondamentaux du *Code* dont le Conseil est appelé à établir le volet pratique. En conséquence, la reconfiguration des unités de négociation doit promouvoir l'exercice par les employés des droits conférés par le *Code*, tout en permettant une exploitation judicieuse de l'entreprise. Le Conseil doit donc aborder une reconfiguration avec une vision à suffisamment long terme pour contribuer à l'épanouissement des relations entre les agents négociateurs et l'employeur en regard des unités proposées. Tout en considérant ces principes généraux, le Conseil tiendra compte néanmoins des faits particuliers de chaque demande.

[56] Le CN ne conteste pas le fait qu'il y a eu vente d'entreprise lorsqu'il a racheté les quatre lignes ferroviaires sur courtes distances faisant l'objet des présentes demandes. En ce qui concerne les parties de la demande de la CFTC relatives à ANY et à MKNR, le CN prétend que le Conseil avait déjà tranché la demande de déclaration de vente d'entreprise présentée par le syndicat et avait conclu

que des unités de négociation distinctes pour ces lignes ferroviaires sur courtes distances étaient habiles à négocier collectivement. Cependant, le Conseil constate que les deux ordonnances d'accréditation rendues à la suite de ces ventes d'entreprise (n^{os} 9472-U et 9473-U) ont été traitées de manière séparée. Les présentes demandes (dossiers n^{os} 26722-C, 27730-C et 27767-C) constituent la première occasion pour le Conseil de jeter un coup d'oeil global sur la structure des unités de négociation pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta.

[57] Dans leurs observations, les parties ont présenté au Conseil deux possibilités diamétralement opposées : le CN et la CFTC-DPEV ont milité en faveur du maintien du statu quo, et la CFTC, le TCA et les Métallos ont milité en faveur de l'inclusion des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances dans leurs unités de négociation respectives de la ligne principale.

[58] Un examen de la question du statu quo dans la présente affaire révèle que les parties ont été incapables de conclure des conventions collectives pour les diverses unités de négociation des lignes ferroviaires sur courtes distances, en dépit du temps qui s'est écoulé depuis que les conventions collectives sont venues à échéance. Le Conseil ne vise pas, par cette observation, à imputer le blâme à quelque partie que ce soit. La situation actuelle reflète simplement le fait que, compte tenu du nombre relativement faible d'employés dans chaque unité de négociation, la négociation de nouvelles conventions collectives ne figure pas au haut de la liste des priorités de l'employeur et du syndicat. Cela se comprend, compte tenu du temps et des négociations que demandent les unités de négociation, beaucoup plus grandes, de la ligne principale. La réalité actuelle est une justification suffisante pour que le Conseil procède à la révision de la structure actuelle des unités de négociation pour toutes les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta, comme l'envisagent et le permettent les dispositions 45 et 18.1(2) à (4) du *Code*.

[59] Lorsque le Conseil établit la structure des unités de négociation, son objectif premier est de créer des unités qui favorisent la négociation collective et l'établissement de saines relations du travail. Entre les deux extrêmes suggérés par les parties, il existe un certain nombre de structures d'unités de négociation dans lesquelles les unités pourraient être plus habiles à négocier que dans la structure actuelle. Par exemple, le Conseil pourrait créer une seule unité de négociation représentant tous les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances de l'Alberta.

Subsidiairement, les unités de négociation pourraient être délimitées selon une méthode plus traditionnelle reposant sur le corps de métier – à titre d'exemple, « tous les employés d'atelier travaillant pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta », « tous les préposés à l'entretien des voies travaillant pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta », et « tout le personnel itinérant travaillant pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta » (traductions). Une troisième option serait d'établir des unités de négociation incluant tous les employés de chaque ligne ferroviaire sur courtes distances en Alberta, et ce, pour les quatre lignes ferroviaires. Toutes ces options exigeraient la tenue d'un scrutin de représentation pour déterminer lequel des agents négociateurs en place obtiendrait les droits de représentation à l'égard des unités de négociation révisées.

[60] Dans leurs observations respectives, les parties n'ont pas, à ce jour, envisagé les options additionnelles énoncées ci-dessus. Pour parvenir à une décision sur cet aspect en l'espèce, le Conseil aura besoin des observations respectives des parties sur le caractère pratique et approprié de chacune des options. Cependant, avant de solliciter de telles observations, le Conseil souhaite donner aux parties, en vertu de l'alinéa 18.1(2)*a*) du *Code*, une autre possibilité de s'entendre sur la détermination des unités de négociation habiles à négocier collectivement pour les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta. Par conséquent, le Conseil ordonne aux parties d'entreprendre collectivement des discussions visant à parvenir à une telle entente **dans les 60 jours suivant la date de la présente décision**. Dans l'éventualité où ils ne peuvent parvenir à une telle entente, les parties fourniront au Conseil leurs observations écrites sur cette question, **au plus tard le 15 avril 2011**.

[61] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

Traduction certifiée conforme
Communications

Elizabeth MacPherson
Présidente

Daniel Charbonneau
Membre

Patrick Heinke
Membre